Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
Carpeta Nº 3418 de 1999

Versión Taquigráfica N° 207 de 2005

AUTORIDADES DEL BANCO DE PREVISIÓN SOCIAL

PERSONAS DISCAPACITADAS

Obtención de un carné para uso gratuito del transporte colectivo nacional terrestre

RÉGIMEN DE APORTES DE LA GREMIAL DE TAXÍMETROS TRANSPORTISTAS DE CARGA

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 2 de agosto de 2005

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Sergio Botana.

MIEMBROS: Señores Representantes Juan José Domínguez, David Doti Genta y Julio César Fernández.

DELEGADO DE SECTOR: Señor Representante Jaime Mario Trobo.

INVITADOS: Por el Directorio del Banco de Previsión Social, señores Ernesto Murro, Presidente; Heber Galli, Vicepresidente; Mario Menéndez y Ariel Ferrari, Directores; Hugo Píriz y doctor Germán Anselmo, Gerentes.

SEÑOR PRESIDENTE (Botana).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Mesa quiere dar cuenta de los siguientes asuntos.

En primer lugar, en el día de ayer recibí un llamado del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, quien antes de dar a conocimiento la resolución de rescindir el contrato a Consorcio Ruta 1 quería hacer llegar la noticia a la Comisión. Le agradecí en nombre de todos sus integrantes por el gesto.

Por otra parte, ha sido imposible coordinar una entrevista con el señor Ministro de Industria, Energía y Minería para conversar sobre las comunicaciones, en especial sobre el tema del cableado en la zona metropolitana. En principio iba a venir a informar el señor Subsecretario y luego el tema pasó al señor

Ministro, pero en definitiva no han venido. En la gira que hicimos por Rivera y Cerro Largo se sumaron otros asuntos importantes, como la imposibilidad de utilizar la telefonía celular en una vasta zona de esos departamentos. Asimismo, en la frontera se planteó el tema de la imposibilidad del acceso a la televisión nacional, para lo cual el propio Intendente de Rivera planteó el uso de torres. Algunos estudiantes propusieron hacerse cargo de algún canal nacional en Cerro Pelado. También se habló en Cerro Largo de la imposibilidad de acceder a algunos canales. En Melo y en Río Branco, por ejemplo, es imposible acceder a los canales 4, 10 y 12. Asimismo, en otras cinco capitales del interior es imposible acceder a los cables que no pertenecen a Equital, puesto que no se les da la posibilidad de concurrencia para ofertar por la señal. Eso fue denunciado como un abuso de posición dominante, que estaría afectando la competencia. Esto es congruente con un proyecto de competencia que enviará el Ministerio de Economía y Finanzas.

También hubo algún planteo vinculado a las radios comunitarias de trasmisión por frecuencia modulada. En ese sentido, sería importante invitar al señor Ministro del ramo a concurrir a la Comisión el día 10 de agosto, a fin de recibir alguna respuesta sobre el particular.

SEÑOR MAHÍA.- Aclaro que muchas veces no concurro a esta Comisión porque coincide con la de Educación y Cultura, de la que soy titular por mi fuerza política.

Escuché con mucha atención las distintas inquietudes del señor Presidente y tengo una pregunta. Supongo que lo relacionado con la telefonía móvil es materia de URSEC y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por lo que mi duda es en relación al Canal 5. En la Comisión de Educación y Cultura estuvo su Directora, la señora Sonia Breccia, quien planteó problemas tecnológicos y habló de la infraestructura de la que no disponen los canales privados. Mi pregunta es quién hizo la denuncia relativa a la imposibilidad de acceder a los canales 4, 10 y 12. Por ejemplo, yo vivo en Las Piedras y soy abonado al único cable que hay allí. Aparentemente hay un enfrentamiento entre el dueño, el señor Carlos Romay, y Canal 4, que es de otro Romay. El problema es que dentro de la grilla de canales que ofrece el cable se eliminó el Canal 4. Entonces, sería importante conversar con el señor Ministro, porque no tengo bien claro qué le compete a quién, y tal vez también a las autoridades de Canal 5. Quizá haya que subdividir la temática, porque las responsabilidades no están directamente concentradas en un Ministerio, están repartidas o figuran en otras áreas del Estado.

Tal vez una aclaración nos permita tener más luz sobre el tema.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Creo que es bien ajustado el criterio que plantea el señor Presidente porque, como decía el señor Diputado Mahía, hay muchas cosas que no están claras.

En el período anterior, en varias oportunidades tuvimos charlas con URSEC. Ahora cambiaron sus integrantes, por lo que sería importantísimo tener una reunión con ellos. Por supuesto que nos llaman la atención muchas cosas que están pasando a nivel del canal estatal, pero pensamos que el señor Ministro todavía no está del todo empapado con la temática porque no es sencilla. Inclusive, es importante aclarar cómo se han dividido los cables y las ondas televisivas.

Por tanto, acompañaría la propuesta en el entendido de que se invitara también a la URSEC.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tal vez podamos definir este tema en el día de mañana y hablar de la gira por los departamentos de Rivera y Cerro Largo.

Estoy de acuerdo con hablar con la URSEC y con el señor Ministro para tratar de llegar a una solución. Este es un tema que hace a la defensa de la competencia y de la cultura nacional en el territorio de la República.

(Ingresan a Sala autoridades del Banco de Previsión Social)

——La Comisión tiene el agrado de recibir a integrantes del Directorio del Banco de Previsión Social y asesores.

En principio, queremos conversar sobre algunas de las cuestiones que preocupan a la Comisión. En primer lugar, deberíamos considerar el régimen de aportes al Banco por la Gremial del Taxi.

En segundo término, queremos conocer vuestra opinión sobre los planteos de los transportistas -ustedes ya disponen de la versión taquigráfica de esa sesión-, en función de la idea del señor Ministro en el sentido de generar un ámbito para incluir en el sistema formal a los transportistas que, por una u otra circunstancia, quedaron fuera y no han podido reinsertarse.

Por último, a raíz de un proyecto que está a consideración de la Comisión sobre un carné para el uso gratuito del transporte colectivo nacional terrestre por parte de personas con discapacidad, nos gustaría analizar la viabilidad de que los médicos del Banco sean quienes dictaminen las diversas discapacidades y sus grados.

SEÑOR MURRO.- Estamos acompañados por el señor Vicepresidente del Organismo, señor Heber Galli, por los Directores Mario Menéndez y Ariel Ferrari -representantes del sector empresarial y de los trabajadores, respectivamente- y por los gerentes Hugo Píriz, quien se ha desempeñado recientemente como Director interino del Área Tributaria y de Recaudación del BPS -ATyR- y doctor Germán Anselmo, quien ocupa la Gerencia de Certificaciones Médicas.

Quiero aprovechar esta oportunidad para entregar a los señores legisladores -el día 29 el Directorio cumple cuatro meses en funciones; hicimos una exposición en ADM, organizamos un acto en el Centro de Viajantes y mantuvimos una reunión con los gerentes del organismo- un trabajo que resume qué hicimos hasta el momento en el Banco.

En relación con el primer punto relativo al Taxi, trajimos el acta de acuerdo -nos parece una feliz solución- que celebramos el 20 de julio. Debo aclarar que las resoluciones que adoptó el BPS contaron con la opinión unánime de su Directorio. Antes y después de esas resoluciones, mantuvimos diversas reuniones con la Patronal del Taxímetro, con una serie de entidades cooperativas del taxímetro y con el SUAT. Como decíamos, llegamos a un acuerdo positivo, que en nuestra opinión resolvió el tema definitivamente. Nos parece que dicho acuerdo es la mejor respuesta; inclusive, se dejaron de lado los recursos inicialmente presentados por parte de la patronal del taxímetro. También había recursos a favor de la postura del BPS interpuestos por sectores cooperativos. Entonces, sin perjuicio de que los señores legisladores quieran hacer preguntas -que con gusto contestaremos- creemos que este tema está muy bien laudado, porque se respetó la sustancia de la resolución del Directorio. Entendemos que esa resolución era la correcta: dimos un plazo mayor para implementarla y estamos trabajando muy bien con todas las partes en su instrumentación. Finalmente el acuerdo fue firmado el 20 de julio, lo cual para nosotros es un hecho de alta satisfacción.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿El acuerdo implica que los trabajadores van a aportar por lo real y los patrones por un ficto?

SEÑOR MURRO.- No: según el acuerdo, se aporta por lo real, que es lo que prescribe las normas, la realidad y los principios rectores de la seguridad social, por lo que todo el sector pasa a aportar por lo que corresponde.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es decir que se acordó sustentar la posición que originalmente tenía el propio Directorio del Banco de Previsión Social.

Quiero informar que en el día de ayer consulté al Presidente de la gremial del taxímetro acerca del acuerdo y según me dijo, si no entendí mal, habría una aportación por los ingresos reales de los trabajadores y por un ficto de los patrones; pero parece que no es así.

SEÑOR FERRARI.- En el acuerdo hay algunos puntos en los que se establece una expresión de deseo y la voluntad de trabajo del Directorio del Banco de Previsión Social en el marco de sus posibilidades. Pero no existe una normativa legal que habilite a que los empresarios aporten por un ficto; no tenemos facultades para hacerlo.

Como la CPATU hace una especie de gestoría de la mayoría de los permisarios, estamos estudiando la posibilidad de que en vez de pagar de acuerdo al dígito de cada una de las empresas, se fije un día para facilitar la situación desde el punto de vista administrativo, y que todos los taxímetros paguen ese mismo día.

Asimismo, se expresó la voluntad del Directorio del Banco de Previsión Social, en el sentido de divulgar con sus servicios durante este período la información en forma práctica a las gestorías, a todas las empresas que quieran informarse sobre cómo se procede en la aplicación de estas normas.

SEÑOR PÍRIZ LEIS.- Cabe aclarar que ellos pretenden pagar con un ficto diferente al sueldo del empleado, y eso va en contra de disposiciones legales, concretamente, de la Ley Nº 16.713, que establece que los titulares de empresas que tengan personal deben aportar por el equivalente al sueldo del empleado mejor remunerado. En este caso, si es un solo empleado -o sea el peón de taxímetro que va a aportar por lo real- se aportará por su mismo sueldo. Esta es una disposición legal; habría que cambiar la ley para proceder de otra forma.

SEÑOR PRESIDENTE.- CPATU plantea que el aporte sea por la remuneración real, aun cuando sea inferior a las veinte bases fictas de contribución. Una base ficta de contribución es 1 U.R; eso es lo que da la cifra de un poco menos de $ 5.700.

Si no se desea agregar nada más sobre este punto, corresponde pasar al tercer punto del orden del día: "Transportistas de Carga (legalización, régimen de aportes y refinanciación del endeudamiento)".

SEÑOR MURRO.- En cuanto a este tema del orden del día, estuvimos viendo en la versión taquigráfica los planteamientos que hicieron los transportistas de carga, y queremos recordar que lo sustancial es que el transporte de carga terrestre tiene un aporte patronal jubilatorio de cero. Los aportes personales -los que se le descuentan a los trabajadores- por ley no son refinanciables para el transporte de carga ni para nadie. Este es el marco genérico del problema planteado: no es una situación específica de este sector, sino una cuestión general.

Por ahora los Directores del BPS y nuestros asesores, estamos considerando un borrador de un anteproyecto general que inicialmente -luego veremos cuál será su nombre final- es de regularización, de inclusión, de bonificación a buenos pagadores, como un marco general que le proporcione al BPS facultades, porque hemos detectado -seguramente también los señores legisladores- una cantidad muy grande de problemas. Podemos hablar, sin generar dudas, de la cantidad de deudas sanas incobrables e impagables de gente que hoy vive situaciones dramáticas. Tenemos pequeños patrones, pequeñas empresas, donde puede haber alguien que tenga 64 años de edad, 40 de trabajo, tenga todo eso pago, pero deba tres meses de 2001; esa deuda es impagable para ellos e incobrable para nosotros. Quiere decir que esa persona no se puede jubilar y si es un hombre y se muere, la viuda se queda con la deuda y sin pensión. Estamos viendo estas situaciones en el marco de ese anteproyecto general que, por ahora, está en poder de los señores Directores y no ha entrado formalmente al Directorio. Está trabajando muy intensamente en el mismo nuestra área especializada en el tema, que es la de recaudación; el propio señor Hugo Píriz Leis, un experto en estos temas, ha trabajado personalmente en dicho proyecto.

Esta es la primera respuesta general al planteo.

También debemos considerar la situación que se da con los camiones. Se genera todo un mercado de ventas o traspasos de camiones que no están en situación regular, porque también tienen deudas, muchas de ellas muy grandes. Para nosotros, cada camión es una empresa desde el punto de vista jurídico.

Nos consta que se ha ido generando todo un mercado de venta de camiones con irregularidades. Se obtienen pruebas o declaraciones de determinados usos que habrían tenido o no esos camiones dedicados a determinadas actividades. Creo que es buena cosa que tratemos de encarar esta situación.

Me mantengo en estos comentarios generales y, con mucho gusto, escucharemos los planteamientos que puedan hacer o lo que los señores Directores quieran destacar, en particular, el señor Hugo Píriz Leis, que sabe mucho más que nosotros de todo esto.

SEÑOR PÍRIZ LEIS.- Creo que el señor Presidente dijo prácticamente todo. Lo único que puedo agregar es que el marco normativo que dio lugar a la definición de lo que era el transporte terrestre profesional de carga es el artículo 270 de la Ley de Presupuestos anterior. De allí salió toda una reglamentación, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sobre los transportes de carga

y toda esa actividad. En definitiva, ellos solicitaban algo más que no les salió en la ley. Pero la ley sí consideró una inquietud que ellos tenían, que era obtener certificados para empezar a trabajar. La ley se los otorgó, dándole la facultad al Banco de Previsión Social y a la Dirección General Impositiva de brindar los certificados a partir de enero de 2001 a aquellos que quisieran empezar a trabajar. El Banco dio certificados en algún caso a aquellos que lo solicitaron, pero ellos tenían que empezar a pagar. Lo que ocurre es que la gran mayoría de la gente terminó sin regularizar su situación. Entonces, pasaron otra vez a estar todos en negro. Son muchas las empresas -sobre todo en el interior- que según el Ministerio de Transporte y Obras Públicas están trabajando en negro. Nosotros no lo tenemos registrado porque hay que hacer un operativo especial. En alguna oportunidad se hizo, pero hubo bastantes problemas para parar a los camiones en la carretera. Como verán, no es fácil hacer una inspección de los camiones.

SEÑOR PRESIDENTE.- En oportunidad en que la Comisión estuvo presente en Melo en el ámbito de la Junta Departamental de Cerro Largo, recibimos alguna denuncia -que además fue reiterada en la Sala de la Junta por parte de algunos transportistas- en el sentido de que algunas empresas que habían refinanciado sus deudas y tenían algún retraso, cuando se presentaban a pagar lo adeudado para ponerse al día se les decía que no se les recibía el pago pero, además, se les exigía una hipoteca para poder continuar con el pago de la refinanciación.

SEÑOR PÍRIZ LEIS.- Puede suceder en la medida en que para rehabilitar un convenio que ha caducado, la ley exige garantía real. El Directorio ha resuelto que debe ser garantía real para poder rehabilitar el convenio. Se pueden dar esos casos. La gente que tiene, por ejemplo, un camión en el régimen de "leasing", no puede prendarlo a favor del Banco. Se dan muchos casos de esos, pero en general, son empresas chicas.

SEÑOR DOTI GENTA.- Ellos planteaban que la ley expresaba lo que el señor Gerente de ATYR acaba de manifestar: que la Dirección General Impositiva y el Banco de Previsión Social daban certificados a partir de enero de 2001. Pero hubo un decreto posterior que revirtió esa situación.

SEÑOR PÍRIZ LEIS.- Cuando lo pidieron, se les otorgó el certificado, pero fueron pocas solicitudes. ¿Por qué? Porque les pedíamos que regularizaran no la situación contributiva, sino las declaraciones de los empleados que habían tenido antes. Nosotros no les cobrábamos el período anterior, pero sí les pedíamos que la historia laboral de los trabajadores. Muchos no quisieron cumplir con esto.

Después se aprueba la Ley Nº 17.345 que autoriza al Poder Ejecutivo a bajar las tasas de los transportistas y un decreto posterior las baja y determina en cero el aporte jubilatorio patronal. Este fue el Decreto Nº 200 de 31 de mayo de 2001. Esa es la situación actual.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Creo que ustedes, evidentemente, están haciendo un esfuerzo -como todos- para considerar un tema que fue totalmente desbordante: el transporte carretero. Habrán podido observar que estamos trabajando prácticamente en dos ámbitos: con los camioneros chicos, que viven una situación de irregularidad casi total y de informalidad expresa -inclusive, consta en la versión taquigráfica- y con el gremio de los transportistas profesionales de carga. Ellos hablan de una intransigencia en el período anterior, de acuerdo con los organismos competentes, en la regulación de su funcionamiento. Vemos que debido a la situación que se vivió con la crisis del año 2002, quedó un tendal de pequeñas empresas de transportistas. Hoy no conocemos el material, por lo que creo que no nos podemos adelantar mucho a dar opiniones. Nos parece un muy buen aporte el que traen ustedes, pero creemos que es importante trasladarles que de alguna manera estamos encarando el tema, inclusive, discutiendo con el propio Ministro, para ver qué posibilidades tenemos de buscarle un ordenamiento. En esto me parece sustancial el papel del BPS y realmente quiero tener una idea de qué ocurrirá con la DGI porque tiene mucho que ver en el tema. Por ejemplo, los transportistas profesionales de carga hablan de que en 2001 hubo un acuerdo tácito con el Gobierno -lo que se llamó "punto cero"-, algunos de cuyos aspectos fueron refrendados desde el punto de vista legal, como podemos apreciar aquí. Pero esto torna más compleja la situación, porque ciertos puntos acordados no están establecidos legalmente, ni fueron refrendados ni firmados. Por eso quiero saber cómo va a funcionar esto con la exigencia de la DGI; en definitiva, hablamos de instancias que deben transitar los empresarios del transporte.

Nos interesa también que se considere que estamos haciendo un esfuerzo concienzudo para colaborar con la solución de este problema, dialogando con las diferentes partes involucradas y trabajando con el Ministerio de una forma bastante distinta de la que se empleaba hasta el Período pasado.

En definitiva, quiero saber si este paquete abarca el conjunto de los problemas o si, por lo menos, sugiere que la DGI tenga una instancia similar a esta.

SEÑOR MAHÍA.- Este es un problema muy grande y de difícil abordaje, porque lo que se da en el transporte se repite en otras áreas de la actividad económica y se viene arrastrando desde hace muchos años. Por ejemplo, las panaderías -como tantos otros rubros- han sufrido un desfase fuerte entre el cumplimiento legal y la realidad económica; al día de hoy, esa ecuación es muy difícil de solucionar. Por ello entiendo correcto que se busque una salida global para el problema; de lo contrario, se abriría una canilla que después no podría controlarse. Y aclaro que digo esto más allá de que entiendo debe atenderse las especificidades propias de cada renglón de actividad económica del Uruguay.

¿Ustedes tienen estimado cuándo podrían terminar con el anteproyecto? Me interesa por lo que significa como señal para un sector que a todos nos preocupa.

SEÑOR MURRO.- Voy a pensar un poco en voz alta. Si ustedes están trabajando el tema con el Ministerio, con la Intergremial de carga y con otros actores de este importante sector, sería bueno que nos acercaran algún material, porque no es lo mismo la situación que se puede dar en algunas empresas importantes de transporte que la de un camionero que tiene un solo vehículo, que desde hace veinte años viene pasándose de uno a otro, siempre en forma irregular.

En cuanto a la situación general, somos muy optimistas y estamos muy convencidos de la necesidad de que exista una norma que tienda a la regularización, inclusión y bonificación para buenos pagadores. Por ello este tema está en el orden del día de los Directores; todavía no integra el del Directorio porque estamos manejando un primer anteproyecto de ley que trata de contemplar situaciones como esta, que existen y por miles en el país.

En cuanto al proyecto, manejábamos algunos conceptos que son importantes. La iniciativa debe tener alto consenso. Pretendemos que dé facultades permanentes al BPS. No queremos venir aquí en cinco años a pedir otro proyecto; aspiramos a que sea algo permanente, como sucede con otros organismos, que tienen este tipo de facultades.

Reitero que el proyecto apunta a la regularización y a la inclusión, porque hay gente que está fuera del sistema de seguridad social y si no cambiamos las normas no podrá volver. Hay gente que se quedó sin la chacra, sin el campito, sin el boliche, sin el trabajo. Como decía, según el ejemplo citado, una persona de 64 años de edad y 40 años de aportes tenía todo pagado, pero como debe tres meses pierde todo. En esos casos, si muere el hombre -lo planteo así porque, promedialmente, en Uruguay los hombres mueren seis años antes que las mujeres-, la mujer queda sin la pensión, con la deuda y ni siquiera le damos subsidio por fallecimiento; hablando mal podríamos decir que no le damos ni la plata para la corona.

Reitero que estamos convencidos de que esta idea necesita un consenso nacional importante. Estamos hablando de esto en todas las reuniones que mantenemos con las organizaciones sociales; además, nos hemos reunido prácticamente con todas las Cámaras empresariales del país -en algún caso, más de una vez- y también hemos conversado con los sindicatos, con las organizaciones de jubilados y pensionistas y con los partidos políticos. Cuando concurrimos a las Comisiones de Seguridad Social de la Cámara de Representantes y de Asuntos Laborales y de Seguridad Social del Senado planteamos este tema, además, de la necesidad de mantener reuniones bimensuales para considerar los temas de seguridad social y del BPS.

A nuestro juicio, este proyecto tendería a atender situaciones como las mencionadas, sin perjuicio de que -como ya dijimos- es necesario analizar situaciones puntuales.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿El proyecto de ley que están manejando contempla el caso de aquellas personas que tienen deudas por aportes de los trabajadores?

SEÑOR MURRO.- Hasta ahora no se ha podido refinanciar aportes personales, pero lo cierto es que hay deudas muy grandes por este concepto que, de acuerdo con nuestra experiencia, en muchos casos son incobrables y, para los empresarios, impagables.

Estamos analizando la situación de trabajadores perjudicados por deudas de aportes personales, que es distinta según estén, o no, afiliados a una AFAP. En el caso de los que están afiliados, hay que garantizar las rentabilidades correspondientes por los períodos durante los que no se aportó.

Este borrador de proyecto que todos los señores Directores están considerando -y que todavía no ha ingresado al Directorio- ya ha sido objeto de propuestas importantes de modificación. En la iniciativa incluimos los aportes personales. Lo hacemos de una forma muy razonable, protectora de los derechos de los trabajadores, que permitirá al BPS recaudar adecuadamente. Recordemos que hubo circunstancias que, en algunos casos, han agravado los problemas. El BPS llegó a cobrar 10% de interés mensual a fines de 2002, cuando la inflación era menos de la mitad, y no lo hizo por antojo sino por imperio de normativas legales. Pretendemos que esas cuestiones que agravan ciertas situaciones puedan ser contempladas en este proyecto de ley. Lo planteamos con esta intensidad porque creemos que, sin duda, va a requerir un consenso nacional, es decir que el tema sea tratado como política de Estado, como debe ser todo lo relativo a la seguridad social. En este sentido, son bienvenidos los aportes.

El señor Diputado Domínguez preguntaba sobre el aspecto sancionatorio de este borrador. Lo estamos analizando en conjunto con la gente de la Dirección General Impositiva, pero recordemos que esta tiene facultades diferentes y, en general, posibilidades de mayor flexibilidad en la negociación de las deudas que el Banco de Previsión Social. En todo caso, habría que conversar sobre aspectos más puntuales que escapan a nuestro conocimiento.

SEÑOR FERRARI.- Como representante de los trabajadores, quiero recordar las dos últimas leyes de refinanciación, Nos. 17.555 y 17.683. Una de ellas, nacida en el propio ámbito del Banco de Previsión Social, nos llevó a plantear en el Parlamento la necesidad de que se refinanciaran los aportes personales, aunque lamentablemente no encontramos una mayoría que lo habilitara. Algunos decían que era una apropiación indebida, porque el empresario es agente de retención y, por lo tanto, se quedó con el aporte que debió volcar al BPS. Puede ser que hubiera ese tipo de casos, pero hay otros que no lo llegaron a generar. Entonces, esas limitantes que se ponían para no incluirlo en la normativa aprobada impidieron que algunas personas no pudieran pagar esa única deuda que tenían. Lo digo porque, salvo servicio y comercio, el resto de la actividad está exonerado.

A la hora de analizar una nueva normativa, hay que considerar este tema, protegiendo los aportes de quienes están en una AFAP y tienen cuentas individuales. Esto se debe a que la ley establece que rentabilidad no generada durante todo el tiempo en que no estuvieron en el sistema ha de compensarse con la cuota parte de multa que le corresponde. Eso es un porcentaje en relación a todo el aporte.

Hacia el futuro y como administradores, es interesante que podamos tener más posibilidades de negociar con el contribuyente. Como decía recién el señor Píriz, la ley dice que es necesaria una garantía hipotecaria o prendaria para renovar un convenio que se cayó. Puede ocurrir que la persona deba $ 30.000, pero cuando los consigue pasaron a ser $ 50.000 y tampoco los puede pagar.

Estas son realidades que vivimos todos los días. El objetivo de todos los Directores es que en pocas sesiones se pueda contar con el borrador terminado, que el Poder Ejecutivo tenga la voluntad de analizarlo y remitirlo, y que los legisladores lo aprueben.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- En más de una oportunidad he recibido a los taximetristas de Rivera y en casi su totalidad están en negro. Quienes trabajan en este gremio tienen el serio problema de la competencia de los brasileños, que hacían que su actividad casi no fuera rentable. Esta situación ha mejorado en algo, pero están enfrentados a esa enorme deuda que les imposibilita cumplir con todas las normativas legales. Pensamos que este proyecto de ley va a contemplar la situación, que no se da solo en Rivera sino en todo el interior. Si en determinado momento cumplieran con las normativas, tendrían que dejar de comer.

La situación es difícil, pero hay interés de parte de los taxistas de ingresar al sistema a través de una ley que los beneficie, como la que se empezó a estudiar. En Rivera los taximetristas deben cobrar $ 20 el viaje para lograr competir con los brasileños.

SEÑOR TROBO.- Me consta que el Directorio del Partido Nacional tiene prevista una reunión con el Directorio del Banco de Previsión Social. Esperamos contar con ese documento marco a los efectos de analizarlo. Si lo que se pretende es trabajar sobre un proyecto que logre consensos, sería importante conocer las grandes líneas.

La convocatoria que hay que hacer en la vida económica del país -sin perjuicio de lo importante que es que un contribuyente que debe pueda pagar- es que la gente que está fuera del sistema considere que vale la pena pagar. No sé si está estimado, pero debe haber una muy buena proporción del Producto que está circulando en torno a empresas que no están en la legalidad, porque hoy es más conveniente y económicamente más rentable no pagar impuestos que pagarlos. Eso es evidente. El Banco de Previsión Social tendrá que ser muy creativo en cuanto a los mecanismos de percepción del tributo o de las obligaciones. Debemos ir hacia algunas fórmulas novedosas. Recuerdo que no hace mucho tiempo se vendían electrodomésticos con la factura de UTE. Entonces, ¿por qué esas obligaciones que mensualmente todos los contribuyentes tienen que pagar no van asociadas a las obligaciones que también tienen pero no se ejecutan porque no se les puede bajar la llave? Me refiero a que todo aquel que maneje un boliche paga la luz; entonces, esa misma persona tiene que pagar al Banco de Previsión Social. Por eso creo que tenemos que hacer un esfuerzo creativo. Si vamos a saltar sobre viejos esquemas -se decía que los aportes personales no se pueden financiar porque son propiedad del empleado y no del patrón- habrá que ser muy creativo. El tema es que haya una refinanciación, que la gente pueda ingresar al sistema, y que también haya una señal para quienes han pagado con mucho esfuerzo. Inclusive, es importante que quienes han entrado al sistema les cueste salir. Me parece que tenemos que llegar a eso. De lo contrario, es de "corsi-ricorsi". Lamentablemente es así. La economía del país siempre tiene la culpa. Si no resolvemos este asunto, no podremos resolver el tema de la economía. ¿Cuánto pesa en las espaldas de los uruguayos el déficit de la seguridad social en general? Si lo pudiéramos borrar de un plumazo, este país tendría un crecimiento anual del 14%. Hay que ver cómo hacemos para que esta gente pague.

SEÑOR MURRO.- Nos agrada mucho recibir una primera opinión general positiva sobre la idea. Vamos a tratar de concretarla con la mayor rigurosidad técnica y con el mayor consenso. Estamos a solo cuatro meses de haber asumido funciones en el Directorio tratando de impulsarla.

Por razones de tiempo, nos gustaría referirnos al tercer punto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de ingresar a este punto del orden del día, desearía decir algo sobre el tema anterior. Aquí todos tenemos clara convicción de que estamos frente a una realidad económica que el país debe superar. En la medida en que todos entendemos y compartimos que esa realidad es importante y que pesa especialmente sobre este sector del transporte -y, seguramente, sobre otros sectores que no son objeto del trabajo de esta Comisión-, estamos encantados de contribuir en la elaboración de una ley en tal sentido. Sinceramente, me gustaría ver algún tipo de flexibilización en estas exigencias para retomar las refinanciaciones. Sería bueno concretarlo en el plazo más breve posible, puesto que en estos momentos se están expidiendo los certificados que permiten la continuidad del trabajo especialmente en este sector del transporte.

SEÑOR MURRO.- La presencia del doctor Anselmo, del área de certificaciones médicas, apuntaba a explicar cómo funciona el mecanismo.

Como ustedes saben, el BPS tiene mucho más que ver con la salud y con la discapacidad en el Uruguay de lo que se supone. El hecho de que a través del sistema de seguro de enfermedad paguemos 600.000 cuotas mutuales por mes, que tengamos la segunda maternidad del país y el único centro de atención de malformaciones congénitas del Uruguay -y uno de los únicos tres de América Latina-, son algunos datos relevantes de la importancia que tiene la salud en el Banco, y que generalmente no es tenida en cuenta. Lo mismo sucede con la discapacidad.

El BPS, directamente, otorga alrededor de 100.000 prestaciones de seguros sociales personales a un universo que, según el último censo, llegaría a las 270.000 personas con algún grado de discapacidad. Estas prestaciones individuales constituyen un elemento muy importante de protección social en el país, más allá de que el sistema tiene una serie de carencias, de contradicciones y de injusticias que habrá que seguir encarando.

Para nosotros, como organismo, sería imposible abrir un departamento -o algo similar- para certificar persona por persona a decenas de miles de demandantes del eventual carné gratuito que saldría aprobado por ley. El proyecto, además, prevé que se podrían obtener rebajas con determinados grados de discapacidad que hoy no dan derecho a recibir prestaciones de seguridad social. A su vez, incluye porcentajes de discapacidad en algunos casos sensiblemente menores a lo exigido en la actualidad. Si fueran ciertos los datos del censo, deberíamos atender a alrededor de 270.000 personas como potenciales beneficiarias del carné gratuito. Por tanto, el Banco tendría que armar un importantísimo aparato médico, administrativo, informático, etcétera, etcétera, en todo el país para este tipo de cuestiones.

El BPS es un organismo dador, colaborador. Podría citar ejemplos sobre lo que hace nuestra institución en el Plan de Emergencia o el hecho de dar a la DGI -ya hemos acordado cambiar esta situación- veinticinco locales gratis para que funcione; también ayudamos al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. No hablamos de que el BPS no sea un organismo colaborador o solidario, el problema es que hay cosas que podemos hacer y otras que no.

Lo que sí se podría hacer es lo siguiente. Podría instrumentarse una solicitud de los titulares, siempre que hayan pasado por el BPS para solicitar antes una prestación de seguridad social y que los tengamos archivados, como ocurrió en estos últimos años. De esas 100.000 prestaciones por discapacidad, 45.000 son pensiones por invalidez, y en algunos casos hemos medido el grado de discapacidad; estoy hablando de 1996 a la fecha. Sabemos cuál es el porcentaje de discapacidad de determinadas personas. Me refiero a las pensiones otorgadas, aunque también podemos tener algunos datos de las no concedidas. Como decía, a solicitud de la persona -en todo esto hay un secreto que debemos respetar-, podríamos otorgar un certificado -cuya instrumentación deberíamos analizar jurídicamente- que, por ejemplo, estableciera: "Fulano de tal tiene 27% de discapacidad, o 70% de discapacidad, certificado por el BPS en tal momento". De todos modos, se utilizaría el baremo que aplica el Banco, que tiene origen en un decreto reglamentario. Digo esto porque el Banco de Seguros del Estado tiene otro baremo, las Intendencias y los demás Ministerios aplican otros mecanismos.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión tiene a estudio unas consideraciones de la Asociación de Rentistas del Banco de Seguros del Estado en las que se recomienda, precisamente, el baremo que utiliza el Banco de Previsión Social como el más adecuado para realizar las certificaciones.

La oferta que nos hace el señor Presidente del Banco es para tomar en cuenta. No supondría una carga tan grande sobre el BPS y estarían contemplados casi todos los casos que debemos considerar.

SEÑOR TROBO.- Lo más razonable sería que todas las instituciones del Estado manejaran el mismo baremo.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Tal vez no está muy claro el planteo de este proyecto en el que venimos trabajando, principalmente con las empresas transportistas, porque no es muy sencillo. Primero tenemos que encontrar cómo lo vamos a financiar.

Ya no hablamos de ese 10% de incapacidad motriz que se establece. Lo que nos interesa es el traslado del discapacitado: claramente el carné se le deberá entregar a una persona que esté afectada en su traslado y que además tenga bajos recursos. En ese sentido, estamos achicando el espectro. Sabemos que la discriminación por la situación económica no es lo más adecuado, pero en un momento como el que vive el país, creemos estar trabajando en una línea correcta.

El Director Murro hizo alusión a más de doscientos mil casos. Nosotros hablamos de una capacidad motriz clara y además, como decía, de bajos recursos. O sea que el eventual estudio del Banco se verá acotado desde el punto de vista cuantitativo por estas cuestiones.

Demás está decir que todos los aportes que puedan venir desde el BPS son bienvenidos. Hay que reconocer que el BPS es el ámbito más serio en el mundo de la discapacidad, por eso todas las recomendaciones van para ese lado.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- En verdad el trabajo que iniciamos lo fuimos modificando y ajustando, por lo que se fueron acotando los porcentajes que figuraban en el proyecto original. Seguramente la cantidad beneficiada con el carné gratuito se verá reducida; como se dijo, las cifras no tendrán que ver en absoluto con ese 10% que allí se establece.

Además, como decía el señor Diputado Domínguez, esto también está acotado por las condiciones económicas. Asimismo, hemos recibido algunos proyectos por parte de instituciones, material que hemos cotejado con el que ya teníamos; de manera que la redacción final va a ser muy distinta a la que estamos manejando ahora.

SEÑOR FERRARI.- La definición del marco legal por parte del Parlamento, no es contraria a la disposición que tiene el Directorio, en el sentido de que todo discapacitado que tenga un expediente en el Banco de Previsión Social -en el que en determinado momento se le cuantificó su discapacidad- pueda acceder al beneficio, previa solicitud.

Según estimaciones hay un 8% de personas con alguna discapacidad; por eso nosotros hablábamos de doscientos sesenta mil. De todos modos, habrá un número acotado de personas en esta situación; luego, la ley establecerá quién le otorgará el beneficio.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nosotros hicimos una estimación y llegamos al 10%. Entonces, ¿el Banco de Previsión Social puede fijar un límite adicional mensual en cada localidad del país para casos que no estén contemplados? Me refiero a certificar, por ejemplo, cincuenta nuevos casos por mes en un departamento de los que no tienen antecedentes certificados y registrados.

SEÑOR ANSELMO.- La única forma de estructurar el funcionamiento es conocer el número exacto para saber cómo distribuimos el servicio.

El guarismo es un cálculo matemático, un porcentaje de incapacidad. Entonces, groseramente decimos que de un 50% a un 65% de incapacidad, hay incapacidad para desarrollar la tarea curricular y con más de un 66%, la incapacidad es para toda tarea. Cuando el Director se refería a los cuarenta y cinco mil casos, estaba hablando de los que ya tienen un porcentaje superior al 66%. Creo que el universo se podría reducir todavía más si se llegara a un consenso sobre cuál va a ser el porcentaje a partir del que se va a otorgar la prestación. Ahora bien; deberíamos tener los números exactos para saber si podemos cubrir todo el país y si disponemos de los recursos humanos distribuidos en forma racional.

SEÑOR FERRARI.- Precisamente estamos analizando el tema de la necesidad de descentralización. Tenemos las cosas muy centralizadas y eso tiene un costo. Por ejemplo, para hacer un estudio por parte de una junta médica, a fin de determinar el grado de discapacidad, la persona tiene que trasladarse desde Artigas a Montevideo, porque eso no siempre se hace en el interior. Esto acrecienta el presupuesto del Banco.

No hay datos estadísticos de la cantidad de discapacitados. Lo último que tenemos es lo que hizo el año pasado la Comisión Nacional Honoraria del Discapacitado, que incluía una serie de preguntas en la Encuesta Continua de Hogares. De esa muestra surge el porcentaje del 8%; pero no se trata de un censo: eso no se ha hecho.

SEÑOR PRESIDENTE.- De cualquier modo, el Banco de Previsión Social ya tiene casos registrados y puede sumar mensualmente otros más en los distintos departamentos cuando hace su atención habitual. La ley generaría sus beneficiarios a lo largo del tiempo; en tanto, se me ocurre que podríamos consultar al Banco de Previsión Social en el sentido de si tiene a disposición informes para proporcionar. Nosotros hicimos una estimación y el total en el primer quintil es de cincuenta y un mil personas, de las cuales veinticinco mil están por encima de los 65 años. Suponemos que los potenciales

usuarios serían unos veintiséis mil, pero los que tengan realmente una discapacidad superior al 50%, cruzando los propios datos que allí figuran, serían una quinta parte de eso. Entonces, no estaríamos en una cifra tan grande de beneficiarios. De cualquier modo, la gente que habría que analizar para certificar sí sería mucha más. Es posible que los beneficiarios sean cinco mil, pero con seguridad habrá que ver a veinte mil o treinta mil personas; probablemente el Banco de Seguros del Estado tendrá revisada la situación de más de la mitad. Pienso que sobre la otra mitad se podría ir avanzando lentamente, en aquellos casos que no sean certificados por el Ministerio de Salud Pública. Este es un pedido que formulamos.

SEÑOR MURRO.- En primer lugar, tenemos la mejor disposición. Tenemos una sensibilidad especial por estos temas y también nos consta que son de alta sensibilidad pública y de alta complejidad. Por ejemplo, muchas veces nos llegan solicitudes al Banco de Previsión Social de una pensión por invalidez o de un subsidio transitorio, una ayuda especial de la que damos para transporte. Nosotros damos ayudas especiales para transporte de beneficiarios de pensión por invalidez o de asignación familiar doble. Esto debería ser contemplado en el proyecto de ley. A veces nos dicen que la Intendencia de tal lado -ya hay algunos mecanismos de este tipo- ya les otorga el boleto para personas con discapacidad.

SEÑOR PRESIDENTE.- El Ministerio de Salud Pública también.

SEÑOR MURRO.- Entonces, tenemos que ser muy cuidadosos, porque cuando la persona entra al Banco de Previsión Social y nosotros le decimos que la vamos a certificar para el eventual carné -que se aprobaría con este proyecto de ley-, nos manifiesta que tiene otras expectativas en el Banco. El hecho de que lo estemos certificando en el Banco de Previsión Social se puede entremezclar con otras cuestiones. Para poner un ejemplo, si un médico determina algo eso no puede estar significando un recurso por otra prestación del Banco de Previsión Social que bien, regular o mal se le negó. Es un tema complejo. Nos parece que, además, como cosa innovadora, debería implantarse progresivamente.

La otra cuestión sobre la que me interesaba reflexionar -estoy pensando en voz alta; no estoy dando la opinión del Directorio-, es que no es tan fácil diferenciar la discapacidad de origen motriz de las otras. Tenemos casos de discapacidades múltiples. Por ejemplo, si tenemos una persona ciega que sea pobre, ¿le vamos a decir que no? ¿Cuál va a ser la prioridad? ¿Los bajos recursos de la persona con discapacidad o el tipo de discapacidad? Porque esa discapacidad puede dejar de ser exclusivamente motriz para ser una discapacidad motriz complejizada con otras formas de discapacidad; por eso no es fácil acotar colectivos o universos. Tenemos personas con discapacidad que, gracias a una buena ley que aprobó el Parlamento y que impulsamos, les permite trabajar. Allí tenemos personas con discapacidad motriz. Entonces, tal vez deberíamos pensar en un proyecto de ley que fuera lo suficientemente amplio y preciso pero que, a su vez, no tuviera tantas precisiones. Volviendo al ejemplo del discapacitado visual pobre, si yo tomara las palabras del señor Diputado Domínguez, este caso no estaría incluido en este proyecto de ley. Entonces, seguramente esa gente después va a venir a golpearles la puerta. También puede ocurrir que una persona discapacitada motriz leve pero que se complejiza aumente su grado de discapacidad con otra discapacidad no motriz. Con la mejor disposición, debemos decir que este es un tema sobre el que nos parece que sería bueno que se hiciera un análisis mayor para tratar de ayudar a que las cosas efectivamente salgan.

Quiero agregar un elemento: el Banco de Previsión Social presta unas diez mil ayudas especiales -cuyo monto es importante- que tienen dos componentes: la asistencia a institutos de rehabilitación y el pago de la locomoción. Si corto grueso -y no sé si el corte está bien hecho-, a cinco mil ya los tenemos medio cubiertos. No tenemos las cifras exactas acá, pero digo esto a los efectos de que vean la complejidad que tiene este tema, para tratar de que la buena voluntad de ustedes y la buena intención nuestra pueda fructificar bien.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Escuchamos con mucha atención y estamos registrando todo lo que nos están diciendo. Además, estamos trabajando con la Comisión Honoraria, que es la que realmente nos ha dado las pautas. Esto lo estamos construyendo fundamentalmente con ellos.

Me da la impresión de que, a veces, por intentar sacar adelante estas cuestiones, no se les ve la profundidad y complejidad que tienen, pero me parece que vamos por un buen rumbo. En la medida en que, inclusive, la Comisión Honoraria va a tener la versión taquigráfica de la concurrencia del Directorio del Banco de

Previsión Social, me parece que vamos a seguir avanzando y no nos podemos apurar, porque realmente se trata de una cuestión muy compleja.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a tener que levantar la sesión en la medida en que estamos sesionando casi fuera del Reglamento.

Además, queremos proponer a la Comisión, si el Directorio del Banco está de acuerdo, que tengamos alguna otra reunión para ampliar este asesoramiento sobre el tema.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas agradece la presencia de los integrantes del Directorio de Banco de Previsión Social.

Se levanta la reunión.